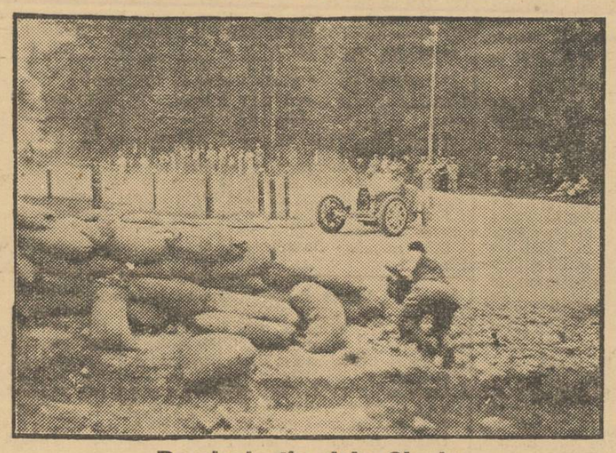
Odată pe săptămână...

INGINERUL JEAN CALCIANU FACE CONFIDENȚE

O copilărie sbuciumată. O lecție severă dar nemeritată. Ceasornicar de ocazie. La București. In străinătate. Voluntar în armata franceză. O călătorie cu peripeții. In aviația militară românească. Pentru a doua oară în străinătate. Diploma de inginer. Serie de neîntrerupte succese. Din nou în țară. Activitatea din ultimii ani. Proecte pentru viitor

Sunt săptămâni întregi de când caut să-l găsesc odată liber pe inginerul Jean Calcianu, a cărui măstrie în materie de conducerea automobilului și motocicletei este în-



Pe virajurile dela Sinaia

deobște cunoscută. Și ținеam să-l pot prinde, fără martori și fără inoportuni. Căci, este foarte greu să faci pe acest om să-și povestească trecutul. Modest și totdeauna preocupat de chestiunile mecanice, inginerul Jean Calcianu nu găsește suficient timp spre a da curs amintirilor.

Aceasta fiind situația, am căutat să-i înșel vigilența și să-i smulg, încetul cu încetul și la intervale diferite, unele declarațiuni referitoare la viața lui sbuciumată. Și am avut răbdare să port în buzunar însemnările luate spre a le pune în ordine cronologică, atunci când bagajul se prezenta destul de voluminos. Am ajuns la acest punct, abia Vineri după amiază, iar eri am isbutit un veritabil tur de forță prin aceia că am reușit să intru în posesia fotografiilor necesare ilustrării confidențelor celui mai bun automobilist român.

Pentru atingerea scopului am riscat o deplasare la el acasă. Și am avut norocul de a călca cu dreptul.

Nu mai puțin de patru valize, de dimensiuni diferite, au fost întoarse cu fundul în jos și au lăsat să cadă pe podea, mormane de tratate de mecanică, reviste sportive ziare, fotografii.

Am avut din ce alege și, cu toată împotrivirea prietenului meu, am reușit să pun stăpânire pe câteva fotografii cari evocă trecutul lui Calcianu.

Pe inginerul Calcianu îl cunoaște multă lume. Nu există în această țară un singur proprietar sau conducător al unui vehicul cu tracțiune motorizată, care să nu fi auzit de el.

Când Calcianu a pus mâna să regleze un singur organ al motorului, este sigur că acesta va funcționa în perfecte condițiuni. Înzestrat cu o răbdare, uneori exasperantă, este un sclav al meseriei. Totdeauna cu surâsul pe buze, binevoitor și politicos, Calcianu este un binefăcător al automobiliștilor. Unul dintre acei sportivi care știe să piardă cu seninătatea cu care știe să câștige. Nu l-au schimbat victoriile senzaționale, după cum nu au împietat asupra moralului său înfrângerile neașteptate dar puține la număr.

Viața lui a fost destul de sbuciumată. Fiu de țăran muncit, împovărat cu o casă cu opt copii, Jean Calcianu a cunoscut greutățile vieții din cea mai fragedă copilărie. Nu s'a lăsat însă niciodată depășit de evenimente, a perseverat pe drumul croit și a avut însfârșit satisfacția de a ajunge în fruntea piramidei.

Jean Calcianu este foarte mult căutat atât pentru calitățile lui de cunoscător în ale motorului, cât și pentru sportivitatea lui desăvârșită.

O COPILARIE SBUCIUMATA

„M'am născut în comuna Poborul din județul Olt, în secolul trecut. Am văzut lumina zilei la data de 18 Martie a anului 1893, ca al patrulea copil al lui „nenea Constantin". Copilăria propriu zisă nu a durat prea mult pentru mine, întrucât alți frați, mai mici, au avut nevoe de îmbrățișarea grijulie a mamei, pe când noi, cei mai răsăriți începurăm deja să cunoaștem greul vieții. Imi făceam o distracție din a mă duce cu oamenii maturi, departe la câmp pe acolo pe unde începuse să circule trenul. Rămâneam în extaz în fața puterii aburilor și îmi băteam capul să mă inițiez în secretele manevrării lor. Abia mai târziu mi-am dat seama că pot face un studiu mai amănunțit asupra mașinei cu aburi care învârtea treerătoarea lui tată-meu".

„Imi făcusem din acest lucru o distracție și de multe ori m'am culcat cu ochii plânși, pentru motivul că interesele familiei mă sustrăgeau dela ceiace mă atrăgea".

O LECȚIE SEVERA

„Am trecut prin primele două clase primare ca prin vis. Clasa următoare m'a adus la realitate, datorită unei sdravene urecheli, suferită din partea învățătorului meu. Intârziase dela curs și, când a intrat în clasă a găsit o hârmălaie de nedescris și o hartă de perete ruptă la un colț. Copiii ceilalți, și în special cei vinovați de abaterile comise o rupseră la fugă, astfel că rămăsei singur să plătesc gloaba. Lecția a fost atât de severă că mi-am pus în cap să termin cât mai curând cu școala din satul meu natal".

CEASORNICAR DE OCAZIE

„In orele libere, foarte puține la număr, mă preocupa tot ceiace se mișca prin altă forță decât cea animală și, într'o bună zi mi-am descoperit cunoștințe de ceasornicar. Am reparat vreo două atât de bine că după ce le-am montat îmi rămăseseră piese de... rezervă. Am întrebuințat aceste piese, astfel că mi se dusese vestea în sat de ceasornicar în ale lăcătușeriei și de lăcătuș în ale ceasornicăriei. Nu era adevărat, dar se potrivea. Faptul că nu eram încurajat mă posomorâ foarte mult și, după ce sfârșii clasele primare, rugai pe tata, tot mai insistent, să mă trimeată la unchiu, la București".

PENTRU PRIMA OARA IN CAPITALA

„In fine, într'un târziu, tata a plecat urechea la spusele mele și, către sfârșitul anului 1904 am descins la București, în gazdă la un unchi care se ocupa cu floraria și grădinăritul. Unchiul meu spera să facă din mine un demn urmaș al său, dar pe mine mă tortura ideia de a mă perfecționa în mecanică. Fără să fiu un răsfățat, am isbutit să facă să triumfe punctul meu de vedere, și iată-mă făcând parte din personalul casei Ressel, marea întreprindere industrială depe acele vremuri. Odată cu ucenicia s'a sfârșit orice urmă de copilărie. Am cunoscut rigorile vieții de atelier, până în 1913, când m'am decis să dezertez din București.

PENTRU PRIMA OARA IN FRANȚA

„Odată hotărârea luată, cu banii pe cari îi strânsesem în decurs de 8 ani, mi-am cumpărat un bilet de tren pentru St. Etienne, unde am descins cu mari speranțe și cu o mică sumă de rezistență: Aveam 20 de ani și multă, foarte multă bunăvoință. Nu am ales deci ci am intrat în prima uzină care mi-a deschis porțile. Am lucrat cu râvnă și deaceia, la un moment dat, mai multe uzine îmi cerură concursul. N'am stat însă la St. Etienne prea mult și am trecut la Lyon unde am găsit imediat loc în uzinele de motoare rotative pentru aviație, „Guome et Rhone".

„Parisul exercita însă asupra mea, o atracție deosebită, prin faptul că în marea metropolă se deschisese o școală de inginerie care îmi surâdea. Și iată-mă în capitala Franței, înainte de sfârșitul anului 1913 și odată cu începerea școlii care mă interesa".

„Am rămas la Paris, până în 1916, lucrând în diferite uzine și urmând în același timp cursurile pentru cucerirea diplomei".

„Intre timp, o excursiune automobilistă la Lipsca m'a pus în posesia primului carnet internațional de conducere.

VOLUNTAR IN ARMATA FRANCEZA

„In 1916, când România a intrat în războiu, deși nu-mi luasem diploma și la recrutare fusesem reformat, m'am înscris voluntar în armata franceză care m'a repatriat, recomandându-mă comandamentului aviației. Am părăsit teritoriul ospitalier al Franței, pe bordul unui vas norvegian care, prin Anglia, Norvegia, Suedia, Finlanda și Rusia m'a adus în țară, înainte de căderea Bucureștilor, nu fără ca în drum să fi fost, în mai multe rânduri vizitați, de un Zepelin enorm".

UN AGENT SUGUBAT

In trecere pela Londra, am vizitat împreună cu camarazii mei, un muzeu al cărui nume îmi scapă. Imi reamintesc că prietenii mei, cari mai vizitaseră acest muzeu mi-au pregătit o surpriză. M'au condus pe săli laterale, până într'o încăpere de dimensiuni nu prea mari, dar cu foarte multe ieșiri. Aci, la un moment dat m'am pomenit singur. Amicii mei mă părăsiseră subit și cu intenție. Numai știam cum să găsesc ieșirea. Un agent îmi apăru în față. Mă adresai lui, rugându-l să mă îndrepte, pe cel mai scurt drum în hall-ul intrării. Deși îi vorbisem englezește, agentul nu binevoia să-mi răspundă. Credeam că nu m'a auzit. Mă mai învârtii prin sală, fără să descopăr ceiace căutam și revenii în fața agentului rugându-l din nou să-mi dea indicațiile necesare. Rezultatul a fost același. Când începusem să-mi pierd răbdarea și pornisem să apostrofez pe agent, un surâs sgomotos mă făcu să mă întorc. Prietenii mei se distrau pe socoteala mea, întrucât agentul căruia mă adresasem era de... ceară".

IN AVIAȚIA ROMANEASCA

„Odată ajuns în țară, am fost repartizat la rezerva generală a aviației, în calitate de șef mecanic. Aci am repus în funcțiune mai multe zeci de motoare considerate ca iremediabil pierdute și, în timpul liber făceam tot mai dese sboruri de punere la punct ale avioanelor de vânătoare și bombardament".

UN ACCIDENT LA IAȘI

„Idealul meu era, pe acele timpuri, motocicleta. Și nu am întârziat să intru în posesia unui astfel de „cal" mecanic. Un Douglas aproape reformat, mi-a fost pus la dispoziție pentruca 10-15 zile mai târziu să fac din el un veritabil pur sânge. Rezultatul nu a fost prea plăcut pentru mine, deoarece într'o bună zi, supărat că îl sgândăr prea mult „pur sângele" meu m'a dat de pământ în plină piață a Unirii și la o oră când semințele de bostan acopereau din abundență străzile. Am fost serios rănit la ochiul stâng și astăzi încă, cicatricea pe care o port, îmi reamintește de năzbâtiile primei tinereți".

RAZBOIUL A INCETAT

„După izgonirea din țară a trupelor de ocupație am revenit la București, unde am fost imediat demobilizat. Câteva luni mai târziu, în a doua zi a Paștilor anului 1919, am părăsit din nou țara, plecând spre Franța. Nu a știut de acest pas al meu decât familia lui „moș

La Berlin în 1914

Mihai", tatăl unui bun amic al meu. Intreaga familie m'a condus la gară cu lacrimi în ochi, iar în momentul plecării trenului par'că ceva s'a rupt din mine. Părăseam țara pentru ani îndelungați și dragostea către pământul strămoșesc își spunea cuvântul".

PENTRU A DOUA OARA IN FRANȚA

„Am descins la Marsilia cu intenția să-mi continui școala începută înainte de războiu dar, luat în vârtejul construcțiilor de bărci cu motor care constituiau pe acele vremuri, o adevărată plagă a orașului depe coastele Mediteranei, am prins să lucrez în această direcție, încercându-mi chiar norocul în curse de bărci cu motor. Nu am reușit însă să mă clasez măcar o singură dată și în 1921 eram din nou la Paris spre a-mi continua studiile".

„Dat fiindcă serviciile mele erau necesare la Grenoble, în fabrica Richard Brassier, și pentru motivul că salariul mă tenta, am renunțat la prima ideie, astfel că abia în 1925 am dat examenul pentru diplomă, reușind să obțin titlul de inginer de automobile și avioane, cu un succes desăvârșit".

SERIE DE NEINTRERUPTE VICTORII

„Până a nu-mi atinge scopul principal al deplasării mele în Franța, respectiv cucerirea diplomei, partea sportivă a meseriei mele m'a preocupat mai puțin. Am participat, este adevărat, la mai multe curse de minimă importanță, câștigând în mai toate. Ceiace însă mă interesa mai mult consta în creiarea de organe perfecționate cari să asigure trăsurilor de curse un randament maxim. Și munca mea nu a fost în van, întrucât am fost remarcat de Ettore Bugatti, faimosul constructor dela Molsheim, care mi-a dat ulterior multe ocazii să mă relev".

PRIMELE VICTORII IMPORTANTE

„Am apărut în rândul automobiliștilor cu oarecari pretenții, abia în 1925 și am debutat, în această calitate, printr'o victorie făgăduitoare. La volanul unui Bugatti, am câștigat în categoria mea, cursa de coastă dela Laffrey. Cel mai bun timp al zilei a fost realizat, în această cursă, de faimosul Robert Benoist (Delage), fost campion mondial".

„In acelaș an, la volanul unei trăsuri Peugeot, carosat de mine, am realizat cel mai bun timp în coastă dela Saint Julien, iar câteva zile mai târziu am bătut, cu aceiaș trăsură, kilometrul lansat dela Grenoble (categoria 1.100 cmc.).

ANUL 1926

„A însemnat numai victorii pentru mine. Am început prin a triumfa în cursa de coastădela Gemnos, unde pe un Bugatti de 12.500 am realizat cel mai bun timp al categoriei, în timp ce Louis Chiron (Bugatti), stabilea recordul coastei".

„Obligat de victoria din 1925, am concurat din nou în coasta Laffrey, pilotând o trăsură de 3 litri și o motocicletă de 350 cmc. Am câștigat ambele probe, lucru care a determinat pe mai mulți constructori să-mi facă oferte atrăgătoare".

„Cursa de coastă dela Saint Julien m'a văzut concurând și realizând cel mai bun timp în proba motocicletelor. Nu aveam atunci nici o mașină care să-mi satisfacă pretențiile și, în consecință am renunțat la o participare care, în mod sigur s'ar fi terminat cu un eșec".

MARELE PREMIU DELA MIRAMAS

In fine, primul succes de dimensiuni cu adevărat impresionante l'am obținut în „Marele premiu dela Miramas", disputat pe autodromul din apropierea orașului Marsilia. Am câștigat detașat, la volanul unei trăsuri Bugatti, cursa rezervată amatorilor. Victoria mi-a adus detențiunea pe un an a cupei Hartford, trofeu invidiat de toți amatorii cari își încearcă norocul în Franța. In categoria profesioniștilor, triumful a rămas de partea lui Robert Benoist, cel mai „en vogue" alergător depe vremurile acelea.

MAI MULTE PARIURI CÂȘTIGATE

„Activitatea mea din 1926 s'a încheiat prin trei încercări legate de tot atâtea pariuri. Am reușit să le câștig pe toate parcurgând distanțele:

Grenoble-Paris (630 km.), la volanul unui Hispano în 6 ore 05 min., performanță ce constitue și astăzi un record al distanței;

Grenoble-Nisa (330 km. prin Alpi), la volanul aceluiaș Hispano, în 5 ore 10 min.;

Și **Grenoble-Nisa**, pe un Talbot în 5 ore.

In toate aceste încercări am utilizat trăsurile d-lui Maltussiere, un sportiv căruia am avut de multe ori să-i mulțumesc".

O CURSĂ CÂȘTIGATĂ DUPĂ CHEF

Anul 1927 coincide cu ultima cursă disputată de mine pe teritoriul Franței. Fiind înscris în categoria sport a cursei „Grand Prix de Provence" nu am sosit la locul startului decât cu 5 minute înainte de lăsarea steagului. Ce se întâmplase?

Deși alergarea se disputa la Avignon, în ajun seara, în tovărășia arhitectului Chabert, care totdeauna a crezut că România se găsește undeva prin peninsula Kamciatca, și a mai multor prieteni, întârziaserăm la Paris într'o bodegă numită de noi „mal assis", pentru motivul că în ea se bea la botul calului.

In fine, când ne-am decis să plecăm, amicul Chabert, consultându-și ceasul, a găsit că ar fi riscant să ne mai culcăm. Ideia lui a fost repede doptată și petrecerea a continuat într'o tavernă.

Dimineața am plecat spre Avignon, pilotând un Talbot cu caroseria de concepție personală și construită de mine. Cântărea în întregime, 27 kgr.

Am sosit la locul cursei în ultimul moment și un agent a încercat chiar să împiedice intrarea noastră, pe pistă. Am răzbit în cele din urmă și am și câștigat alergarea, după o titanică luptă cu marsillezul Savon. Timp de 20 tururi ne-am războit continuu, el fiindu-mi superior pe porțiunile unde vântul bătea din față și inferior când alerga în sens invers.

După cursă, Savon mi-a propus un match. Nu am putut să-i satisfac dorința, din cauză că mi se defectase un tachet.

Revenind la Paris, am continuat petreerea începută în preziua cursei, mai ales că se punea tot mai serios, chestiunea reîntoarcerii mele în patrie.

Calcianu și Frone, încărcați cu trofee, după izbânzile dela Brașov

IN TARĂ

Am revenit în țară către sfârșitul anului 1927. După o mică escală la Timișoara, m'am retras la Asidurluc, în județul Constanța, unde între timp, tatăl meu își mutase gospodăria.

M'am odihnit bine și mi-am făcut apoi apariția în București în primele zile ale lunii Ianuarie 1928, când cu ocazia balului Moto clubului român am făcut cunoștința lui Gheorghe Nadu, de care nu m'am despărțit până în ziua când accidentul dela Găești l-a luat dintre noi.

ACTIVITATEA DIN ULTIMII ANI

In București, intrând în serviciul unei mari întreprinderi industriale, a trebuit să renunț pentru câtva timp la manifestările sportive. Nu m'am gândit însă la niciun moment să le părăsesc definitiv.

Astfel, am debutat în țară ca motociclist, concurând în 1929 la proba de viteză pe „Circuitul Băneasa". Am abandonat în cel de al patrulea tur din cauză că răsturnările pe cari le suferisem îmi scosese din uz amortizoarele din față.

In anul următor, în aceeași cursă, nu am avut mai mult noroc. Am abandonat deasemenea pe urma ruperii bielei. Defectul putea să aibă urmări grave, dacă nu aveam prezența de spirit să decuplez.

INTENSA ACTIVITATE AUTOMOBILISTA

Anul 1930 a corespuns cu reluarea din plin a activității automobiliste. Am concurat alături de Gheorghe Nadu la numeroase curse, câștigând mai totdeauna.

Sub îngrijirea Automobil clubului moldovenesc, am triumfat în cursa de coastă depe dealul Mărului, realizând un timp record care stă și astăzi în picioare. Nu am putut apoi să ne clasăm în proba de turism, deși până la 50 km. de sosire realizaserăm o medie orară de 83 km. Cele 18 pene de cauciuc pe care le-am suferit ne-au scos din cursă, mai ales că ajutorul nostru mecanic, cu mâinile arse era incapabil să ne mai secundeze.

„In cursul aceloraș competițiuni am reușit însă în proba de consumație, să acoperim 93 km. cu 9 litri 029 de benzină, și aceasta pe o mașină care, în mod normal consumă cam 20 litri la suta de kilometri. Și lucrul nu a fost ușor, pentru motivul că ni se impusese și o medie orară de 33 km. De aceia consider performanța de atunci ca o rară ispravă a mea.

„Tot în 1930, cu mașina pusă la punct de mine, Nadu a realizat cel mai bun timp dintre concurenții români, în cursa de coastă pe Feleac".

RECORDMAN AL MUNTELUI AVALA

„Cu ocazia rallye-ului dela Belgrad, în care Gheorghe Nadu a scăpat de puțin o victorie câștigată, am luat parte, afară din concurs, la cursa de coastă pe muntele Avala. Am bătut cu 12 secunde recordul coastei și port și astăzi, titlul cucerit atunci".

DE DOUA ORI RECORDMAN

„In fine, ultimele curse disputate de mine în țară, mi-au adus două titluri de recordman. Cred că ultimele mele victorii sunt încă vii în amintirea sportivilor.

„Am câștigat, în ziua de 3 Iunie, cursa pe kilometrul lansat de la Brașov, fixând la peste 175 km. pe oră noul record național de specialitate și am triumfat în cursa de coastă alergată la 12 August la Sinaia. Este adevărat însă că, în această întrecere am avut puțin noroc. In mod normal, victoria nu trebuia să scape A. S. R. Principelui Nicolae, pe care îl consider drept cel mai bun pilot român".

PROECTE DE VIITOR

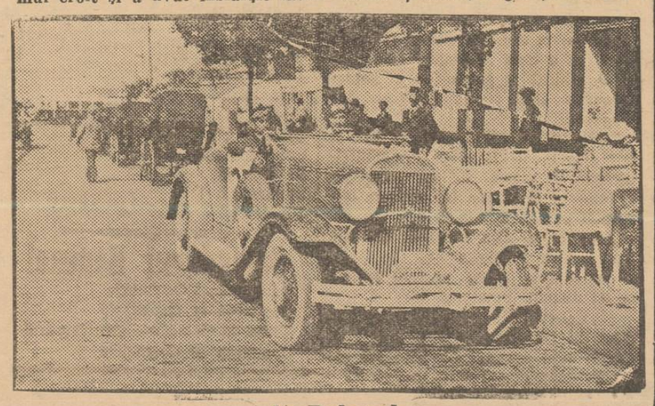
„Imi voi schimba în curând câmpul de activitate, fixându-mă la Brașov, de unde mi-a venit o importantă ofertă. Fabrica de avioane I. A. R., mi-a făcut propuneri pe cari nu le pot refuza, mai ales că mi se rezervă și dreptul de a mă ocupa de sport.

„Și, dat fiindcă găsesc acolo oameni cu serioase concepții sportive, în frunte cu d. inginer Petre Carp de curând proprietar al unuia din Bugatti-urile aduse în țară de Nadu, cred că abia de aci încolo voi avea mijloace pentru traducerea în fapt a unor vechi deziderate ale mele.

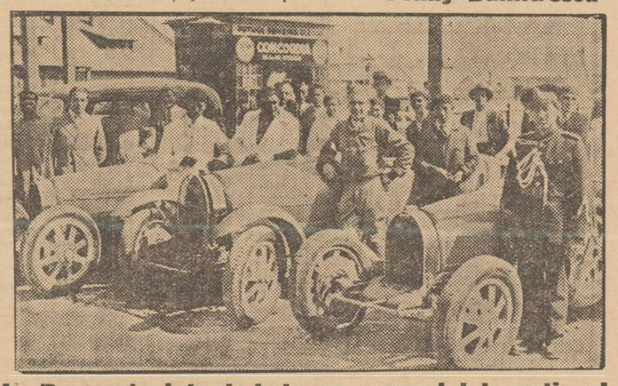
„Nu este exclus deasemenea ca, cu concursul d-lui Carp, să facem din orașul Brașov un puternic centru automobilist".

Cu aceste cuvinte, inginerul Jean Calcianu a pus capăt confidențelor.

Jenny Dumitrescu



La Belgrad



La Brașov înainte de baterea recordului național